

E-Shift erklärt: Wie Porsche dem Elektroantrieb eine neue Dimension verleiht

12/08/2026 Virtuelle Gangwechsel, Schaltrucke und akustische Rückmeldungen: Mit der E-Shift-Option erweitert Porsche das Fahrerlebnis im Taycan um eine aktive, emotionale Komponente. Die softwarebasierte Technologie simuliert ein Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe und bindet den Fahrer stärker in die Leistungsentfaltung des Elektro-Sportwagens ein.

Das unmittelbare Ansprechverhalten eines Elektroantriebs gehört zu seinen größten Stärken: Drehmoment steht ohne Verzögerung zur Verfügung, Beschleunigung erfolgt nahezu ohne Zugkraftunterbrechung. Was für die Performance ein großes Plus ist, birgt aber auch eine Herausforderung: Viele klassische Rückmeldungen, die bisher das Fahrerlebnis eines Sportwagens geprägt haben, treten in den Hintergrund. Wie lässt sich also die emotionale Interaktion zwischen Fahrer und Fahrzeug weiter intensivieren, wenn Elemente wie Drehzahlverlauf oder Gangwechsel konstruktionsbedingt kaum noch eine Rolle spielen? Die Antwort heißt E-Shift.

Fahrspaß für alle Sinne

Mit der neuen E-Shift-Option simuliert Porsche ein Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK), das über Schaltpaddles am Lenkrad manuell oder automatisch betrieben werden kann. Begleitet werden die Gangwechsel von markanten Zäsuren in der kontinuierlichen Beschleunigung, einem mittig platzierten Drehzahlmesser bis 7.500 Umdrehungen und einem speziell entwickelten Soundkonzept.

Das Ziel des E-Shift-Getriebes ist nicht, den Wagen schneller zu machen. Vielmehr sollen Fahrer die Leistungsentfaltung noch intensiver spüren und aktiver beeinflussen können. Der richtige Schaltzeitpunkt, die Wahl des passenden Gangs und das Zusammenspiel aus Klang, Beschleunigung und haptischer Rückmeldung schaffen eine zusätzliche Ebene des Fahrerlebnisses. „E-Shift bringt mehr Emotionen und mehr Feedback ins Auto“, fasst Markus Lindermeier, Funktionsverantwortlicher für E-Shift, die Vision hinter der Innovation zusammen.

Software ergänzt Mechanik

Die technische Grundlage hierfür ist vollständig softwarebasiert. Die Entwickler haben – stark vereinfacht – sieben zusätzliche Schaltvorgänge in den Code geschrieben und dabei das präzise Verhalten eines echten PDK in die Steuergeräte übertragen. Das System berücksichtigt unter anderem Rückschaltungen beim Bremsen, unterschiedliche Schaltstrategien und einige typische Eigenschaften konventioneller Getriebe. „Wir wollten das authentische Fahrgefühl erhalten, ohne aber die Nachteile eines klassischen Getriebes zu übernehmen“, sagt Lindermeier. „Gangwechsel beispielsweise sind schneller möglich als beim klassischen Verbrenner.“

Eine Besonderheit ergibt sich aus dem Antriebskonzept des Taycan: Bereits heute verfügt er über ein Zweiganggetriebe an der Hinterachse. Der Übergang vom virtuellen zweiten in den virtuellen dritten Gang entspricht dabei dem realen mechanischen Gangwechsel. E-Shift verbindet somit digitale Fahrerinteraktion mit vorhandener Hardware.

Sound als integraler Bestandteil

Ebenso wichtig wie der Schaltvorgang selbst ist dessen akustische Wahrnehmung. Aufbauend auf dem Porsche Electric Sport Sound des Taycan hat Porsche eine erweiterte Klangkulisse entwickelt, die sich an virtueller Drehzahl, Lastzustand und Fahrgeschwindigkeit orientiert. Auch beim Start erwartet die Fahrer ein neues Hörerlebnis. Die Ausgabe erfolgt über die vorhandenen Innen- und Außenlautsprecher mit heckbetonter Abstimmung.

Bedienung direkt am GT-Sportlenkrad

Aktiviert wird E-Shift über einen Schalter am GT-Sportlenkrad. Dort können Fahrer zwischen automatischem und manuellem Schaltmodus wechseln. Die Paddles hinter dem Lenkrad dienen den virtuellen Gangwechseln. Bei deaktivierter E-Shift-Funktion lässt sich darüber die Rekuperation in zwei Stufen anpassen. Zusätzlich aktiviert das gleichzeitige Ziehen beider Paddles die Push-to-Pass-Funktion für einen kurzfristigen Leistungsschub.

Trotz der simulierten Schaltvorgänge bleibt die Performance des Taycan unverändert. Während eines Gangwechsels reduziert das System das Antriebsmoment kurzzeitig und erhöht es unmittelbar danach wieder. Die Gesamtbeschleunigung bleibt dadurch auf dem bisherigen Niveau.

Interaktive E-Performance

Mit E-Shift zeigt Porsche, wie softwaredefinierte Funktionen das Fahrerlebnis eines Elektro-Sportwagens erweitern können. Die Technologie ergänzt die Präzision des elektrischen Antriebs um zusätzliche akustische, visuelle und haptische Rückmeldungen – und verbindet so E-Performance mit einer neuen Form fahraktiver Interaktion.

MEDIA ENQUIRIES



Mayk Wienkötter

Spokesperson Panamera and Taycan
+49 (0) 170 / 911 8684
mayk.wienkoetter@porsche.de

Verbrauchsdaten

Taycan Turbo GT (WLTP)*: Stromverbrauch kombiniert: 21,2 – 20,5 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A

Taycan GTS (WLTP)*: Stromverbrauch kombiniert: 20,1 – 17,7 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer

Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_337658_de.mp4

Audio

https://newsroom.porsche.com/dam/jcr:f19d98dc-e97e-4455-a3c3-41bec8e3b7d4/Tay_Lim_TS_J1PA_MJ26_EM_EShift_ONBD_INT_MITF_AN-LL-MF-BRE-AUS_S_SPRTPLUS-2_1.mp3

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2026/produkte/porsche-e-shift-elektromobilitaet-43005.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/8265bae9-1120-4b71-88a0-2e8102e5d5b6.zip

Externe Links
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-elektromobilitaet.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart